

[Holger Hansen.]

stor by ret enestående situation, at den ude fra vandet ind mod sin midte har en grøn kile, et ubebygget område, der næsten kan betegnes som øde. Denne kendsgerning sammenholdt med, at hovedstadsområdet lider af mangel på rekreative muligheder, må tilsige os den største agtpågivenhed, før vi begynder at hugge ind på de jomfruelige arealer, vi her taler om. Mulighederne i dette område er mange. København er en af de få storbyer i verden, der kan tilbyde sine borgere natur- og fritidsområder inden for en afstand af 2-3 km fra centrum. Disse muligheder må ikke forspildes, heller ikke under påberåbelse af, at netop disse arealer er de sidste samlede arealer, byen eller rettere sagt kommunen har tilbage.

Jeg kunne her indskyde, at København kunne og burde satse stærkere på en sanering, der ikke betød udradering af gamle bygninger og dermed beboelse og opførelse af kontorhuse og dermed total ændring af byens karakter. København burde søge at bevare en befolkning i den indre by, ikke alene i dyre lejligheder for fine folk, men også ved sanering eller restaurering for de mennesker, der bor der i dag.

Vi har i venstre i vores lokaliseringspolitiske initiativer lagt megen vægt på, at København fik mulighed for at udvikle netop de egenskaber, der gør byen attraktiv som centrum for Danmark, ja, for Nordeuropa, medens vi har anbefalet, at København skulle lade de aktiviteter gå sig forbi, som ikke fremmede de kvaliteter, som netop gør København til det centrum, jeg omtalte. Derfor skal København have sit Trade Center, martet. Men København skal ikke bygge den grønne kile. Er dette først sket, er der ingen vej tilbage.

Der foreligger nu et forslag til en dispositionsplan for Københavns kommune med planer for udbygning af Amager Fælled og områderne syd for Sjællandsbroen. I denne dispositionsplan har man gjort visse overordnede trafik anlæg til forudsætninger for planen. De 3 vigtigste er: lufthavnens udflytning til Saltholm, en Vestamagerbane til Cityområdet og endelig udbygningen af et overordnet vejnet på Amager med forbindelse til de store udfaldsveje fra København på Sjællandssiden. Disse tre ting er gjort til grundlæggende forudsætninger for, at Vest-

amagerplanen kan realiseres i overensstemmelse med dispositionsplanen.

Med hensyn til lufthavnens udflytning til Saltholm må der gøres opmærksom på, at selv om anlægslovsforslaget bliver vedtaget af folketinget om nogle få dage, kan man ikke se bort fra, at Vestamagerområdet bliver ramt af støjgener. Dette skyldes, at startende fly fra Saltholm må dreje ind over Vestamager, dels for at undgå at komme ind over Københavns centrum, dels for at undgå at kollideres med trafikken fra den ny lufthavn i Tune. Hertil kommer, at lufthavnen formentlig tidligst kan flyttes i 1985, og da Vestamager ønskes bebygget nu, vil der i tiden indtil da være store støjgener for beboerne.

Den anden forudsætning, der er opstillet, er anlæggelsen af en Citybane. Den kollektive trafikbetjening skal primært sikres ved anlæg af en S-bane, og der er i udvalgsbetænkningen fra København lagt stor vægt på etableringen af en direkte forbindelse til centrum. Denne S-baneforbindelse synes imidlertid ikke at være aktuel, og den ligger i hvert fald — om nogen mulighed overhovedet eksisterer — meget langt ude i fremtiden.

Den tredje forudsætning for dispositionsplanen er udbygningen af det overordnede vejnet, som vil blive nødvendig for at kunne klare trafikken fra den planlagte store bebyggelse.

De planer, der i øjeblikket foreligger, er imidlertid meget spinkle. I boligministeriets brev af 27. september 1972 til Københavns kommune hedder det, at accepten af martet og en begrænset boligbebyggelse i tilknytning hertil kun kan gives under forudsætning af, at denne udbygning vil kunne baseres på allerede eksisterende overordnede trafik anlæg og ikke må medføre behov for nye trafikinvesteringer.

I sin redegørelse til folketinget gentog boligministeren dette, men han gjorde samtidig opmærksom på, at det ville give visse problemer med hensyn til trafikbetjening, og at det ville kræve investeringer i trafik anlæg at anlægge en Amagerby 3. Den betænkkelighed, ministeren her nærer, er meget velbegrundet. De nuværende 3 broer over havnen er næsten maksimalt udnyttet, og i spidsbelastningstimerne forårsager de ofte trafikstandsninger. Som ministeren gør